

Piotr Raźniak

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Marta Bondar

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Wpływ zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Bielska-Białej na jakość życia jego mieszkańców

***Impact of Spatial Planning Changes
on the Quality of Life in Bielsko-Biala***

Streszczenie

W niniejszym opracowaniu przedstawiono wyniki wywiadów kwestionariuszowych przeprowadzonych wśród mieszkańców Bielska-Białej. W badaniu wzięli udział respondenci zróżnicowani pod względem płci, wieku, stanu cywilnego, poziomu wykształcenia oraz warunków życia. Na podstawie uzyskanych wyników przeanalizowano wpływ zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta na jakość życia jego mieszkańców. Zbadano także, czy rozwój miasta, według mieszkańców, zmierza w dobrym kierunku, czy przedsięwzięcia podjęte w latach 2003–2013 wpłynęły na ich codzienne życie, oraz w jakim stopniu powstałe inwestycje oraz działania rewitalizacyjne podniosły atrakcyjność miasta. Przeanalizowano również poziom zadowolenia mieszkańców z polityki lokalnej prowadzonej przez władze samorządowe. Wykazano, iż najlepiej oceniane są inwestycje drogowe oraz nowo powstałe centra handlowe w centrum miasta. Przedstawiono również dalsze inwestycje, które zdaniem ich mieszkańców powinny być poczynione w poszczególnych dzielnicach.

słowa kluczowe: Bielsko-Biała, rewitalizacja, jakość życia, zagospodarowanie przestrzenne

Wprowadzenie

Działania prowadzone przez organy samorządowe powinny służyć zaspokojeniu potrzeb mieszkańców miasta. Potrzeby natomiast są bardzo duże, zaspokojenie jednych pociąga za sobą rozwój kolejnych, wobec tego bardzo ważnym zadaniem jest ich stałe badanie. Kategorią mierzalną stopnia zaspokojenia potrzeb ludzkich jest poziom życia. Stanowi kategorię wieloaspektową, wynikającą z konsumpcji dóbr materialnych i usług oraz sposobu wykorzystania walorów środowiska naturalnego i społecznego. Poziom życia ma charakter obiektywny (Płaziak 2004a, 2004b). Jakość życia natomiast to pojęcie szersze oraz poddawane subiektywnej ocenie. Obejmuje zarówno

poziom życia, jak i poczucie szczęścia, zadowolenia, satysfakcji z konsumpcji, korzystania ze środowiska przyrodniczego i usług świadczonych przez infrastrukturę społeczną i komunalną (Borowiec, Dorocki 2014; Bywalec 1999).

Pojęcie jakości życia istnieje już od czasów starożytnych. Hipokrates uważał, iż życie szczęśliwe jest możliwe przy zachowaniu stanu wewnętrznej równowagi. Arystoteles natomiast traktował, iż najważniejszym do osiągnięcia celem jest dążenie do najwyższego osiągalnego dobra. Starożytni chrześcijanie natomiast uważali, iż życie w ascezie i cierpieniu jest gwarancją życia szczęśliwego po śmierci, w kulturze chińskiej ważna zaś była równowaga między pierwiastkami *yin-yang*. Najważniejsze cele w rozumieniu starożytnym można dzisiaj rozumieć jako stan wysokiej jakości życia (Trzebiatowski 2011). Natomiast jakość życia od drugiej połowy lat 60. XX w. zaczęto wykorzystywać do pomiarów socjologicznych. Stała się zatem przedmiotem badań socjologów, psychologów, później również ekonomistów oraz geografów (Winiarczyk-Raźniak 2004, 2008; Winiarczyk-Raźniak, Raźniak 2011; Zborowski 2005). Dążenie do poprawy jakości życia jest natomiast ważnym czynnikiem wpływającym na natężenie migracji zagranicznych, które w znacznym stopniu są tzw. migracjami zarobkowymi, związanymi z możliwością pozyskania większych środków finansowych za wykonywanie podobnych prac (Nowotnik 2011).

Przestrzeń miasta ciągle się zmienia, a sama jakość życia dzisiaj ma inne znaczenie niż kiedyś. Można powiedzieć nawet, że zarówno porządek urbanistyczny, jak i jakość zostały odwrócone. Od zawsze czynnikiem kształtującym miasto był handel. Jednak kiedyś handel targowy decydował o atrakcyjności i jakości miejsca (Duś, Zuzańska-Żyśko 2013; Dorocki 2008), będąc elementem miastotwórczym. Obecnie to właśnie on przyczynia się do degradacji struktury miejskiej przez dostrzegalny proces komercjalizacji przestrzeni publicznej. Inwestorzy krajowi i zagraniczni wykorzystują przestrzeń do maksymalizacji dochodów. Tworzą oni, często na peryferiach miasta, wielkopowierzchniowe centra handlowo-usługowe, przyciągając tłumy konsumentów i odciągając ich tym samym od punktów usługowych Śródmieścia (Sitek, Zuzańska-Żyśko 2011; Krause 2010, Zuzańska-Żyśko 2010). Pociąga to za sobą dramatyczny spadek żywotności, różnorodności i bogactwa funkcjonalnego przestrzeni ulicy (Lorens 2010). Zatraceniu ulega wzorec przestrzeni publicznej, co prowadzi do obniżenia jakości miejsca. Planowanie istnieje, aby popierać potrzeby rynkowe i społeczne, jednak jak twierdzi P. Allmendinger (2001), już dawno straciło ono swój cel. Często bowiem zarówno planiści, jak i system polityczny nie postępują zgodnie z etyką zawodową. Ich celem jest maksymalizacja zysków, a nie zaspokojenie potrzeb społecznych. Za swoje błędy planistyczne nikt nie ponosi odpowiedzialności. Zauważono natomiast, iż proces planowania to od dawna działanie *stricte* polityczne,

ponieważ silne grupy interesów oraz układy polityczne często biorą górę. Istnieje więc potrzeba elastycznego i naturalnego podejścia do idei planowania, bo od tego zależy sukces i jakość miejsca. System polityczny musi na nowo nauczyć się współpracować z systemem planistycznym, ponieważ urbanistyka to nie tylko rozwój przestrzenny. W tym pojęciu zawiera się również sposób zaspokojenia potrzeb i zadowolenia mieszkańców, budowanie miejsc spotkań oraz relacji społecznych. Ważną składową komfortu miejsca zamieszkania jest także zapewnienie bezpieczeństwa i ochrona przed zagrożeniami naturalnymi. Teren południowej Polski jest szczególnie narażony na gwałtowne wezbrania wód powodujące powodzie (Bryndal *et al.* 2010). Zdarzenia takie z jednej strony wymuszają inwestycje w zabezpieczenia przeciwpowodziowe, a z drugiej obniżają wartość terenów inwestycyjnych położonych wzdłuż nieuregulowanych rzek. Władze samorządowe powinny dążyć do ożywienia miast, rewitalizacji podupadłych starówek i uczynienia ich atrakcyjnymi zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów, ponieważ „jakość przestrzeni publicznej miasta współkreuje ogólną jakość życia człowieka” (Ruczyński 2010).

Celem niniejszego opracowania jest ukazanie wpływu nowych inwestycji i rewitalizacji Bielska-Białej na jakość życia jego mieszkańców oraz wskazanie kierunków nowych działań w poszczególnych dzielnicach miasta.

Ocena procesów rewitalizacji w opinii mieszkańców

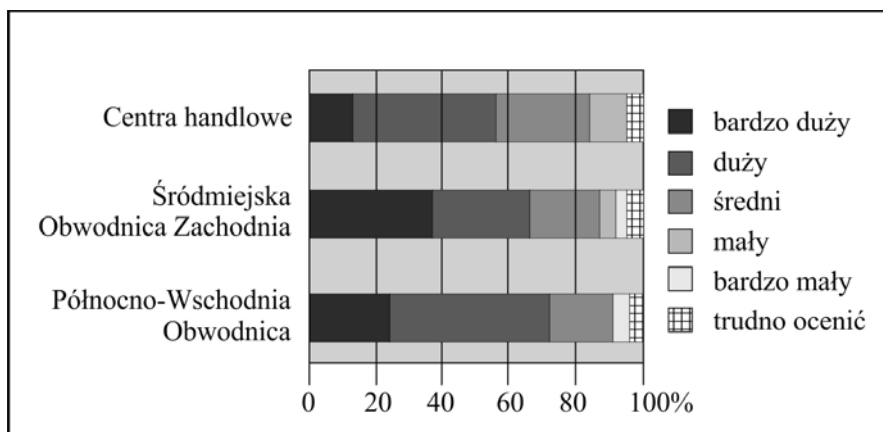
Podczas badań przeprowadzono 150 wywiadów ankietowych wśród pełnoletnich mieszkańców Bielska-Białej. Wśród nich przeważały kobiety (64%). Największą grupą respondentów były osoby pomiędzy 30 a 39 rokiem życia (28%) oraz 40 a 49 rokiem (30%). Obie grupy łącznie stanowiły ponad połowę ankietowanych. 64% respondentów było w związku małżeńskim, a 30% określiło swój stan jako kawaler/panna. Wywiady przeprowadzono z osobami dosyć dobrze wykształconymi, ponieważ 44% stanowiły osoby legitymujące się ukończeniem szkoły średniej, a 40% wykształceniem wyższym. Respondenci należeli głównie do gospodarstw domowych liczących trzy lub cztery osoby, gdyż w pierwszej grupie znalazło się 34% ankietowanych, a w drugiej 36%. Z kolei sytuację materialną respondentów można określić jako dosyć dobrą, ponieważ 48% stwierdziło, iż przy oszczędnym życiu wystarcza im na bieżące potrzeby, a 36% żyje oszczędnie, aby odłożyć na poważniejsze zakupy. Może to być wynikiem stosunkowo wysokiego poziomu bezpieczeństwa społecznego zauważonego w Bielsku-Białej (Raźniak 2012), wynikającego m.in. z dużych nakładów inwestycyjnych, zwiększającej się liczby podmiotów gospodarczych oraz stosunkowo niskiego bezrobocia (Raźniak, Winiarczyk-Raźniak 2014).

Zadano pytanie, „w jakim kierunku według Pana(i) zmierza rozwój miasta”, które wymagało od respondenta oceny zmian przestrzennych z ogólnej perspektywy oraz przybliżenie w pamięci przestrzeni miasta i inwestycji w ściśle określonym okresie (lata 2003–2013). Miało to na celu również sprawdzenie, czy powstałe inwestycje zostały przez mieszkańców zauważone i czy kierunek zmian strukturalnych w mieście odbierany jest pozytywnie przez społeczność lokalną. Na podstawie wyników analizy kwestionariuszy wynika, że przeważająca liczba respondentów (95%) stwierdziła, iż rozwój miasta zmierza w dobrym kierunku, a 5% ogółu pytanых twierdzi, iż rozwój miasta, według nich, jest negatywny. Wśród nich jest 75% kobiet. Wariantu „w mieście nic się nie zmienia” nie zaznaczył żaden ankietowany.

Następnie określono główne inwestycje oddane do użytku w latach 2003–2013, którymi – jak podaje F. Kłosowski *et al.* (2013) – były Północno-Wschodnia Obwodnica, Śródmiejska Obwodnica Zachodnia oraz centra handlowe: Galeria Sfera I i II, Gemini Park oraz Sarni Stok. Wszystkie wyżej wymienione inwestycje w znacznym stopniu wpłynęły na układ przestrzenny i komunikacyjny miasta oraz na jego funkcjonowanie. Celem pytania było pozyskanie informacji, czy powstałe inwestycje są obecne w codziennym życiu mieszkańców miasta i jaka część respondentów z nich korzysta. Ponadto określono ich wpływ na życie respondentów oraz na proces degradacji struktury handlowej Śródmieścia, ponieważ to właśnie ten obszar wypełniają obiekty handlowo-usługowe, bankowe i administracyjne.

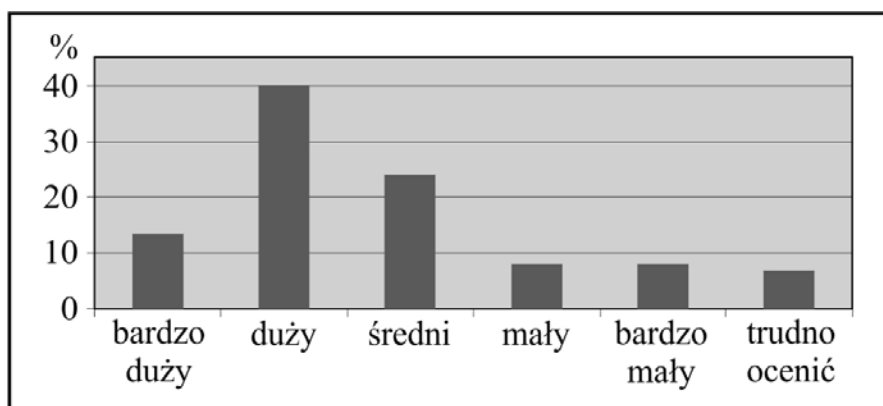
Inwestycje zrealizowane w ostatniej dekadzie znacząco wpłynęły na życie mieszkańców miasta (ryc. 1). Bardzo ważną okazała się Śródmiejska Obwodnica Zachodnia, ponieważ aż 66% ankietowanych określiło jej wpływ na ich życie na duży i bardzo duży. Przez lata jej budowy mieszkańcy byli zmuszeni do uciążliwych objazdów, ale ostateczny efekt oceniany jest bardzo korzystnie. Z kolei Północno-Wschodnia Obwodnica miasta, mimo iż oddana do użytku dopiero w 2012 r., również cieszy się dużym uznaniem wśród respondentów. Aż 72% mieszkańców przyznało, że jej wpływ na ich życie w mieście był duży i bardzo duży. Nieco mniejszym wpływem na życie codzienne cechowały się nowe centra handlowe. Respondenci głównie ocenili wpływ jako duży i średni (71%), a 11% nie zauważyło większej różnicy. Spośród tych, którzy ocenili wpływ jako średni i duży, aż 63% stanowiły 4-osobowe gospodarstwa domowe. Może to być wynikiem potrzeby dojazdów samochodem na większe zakupy do centrów handlowych położonych poza centrum miasta, gdzie można swobodnie znaleźć miejsce parkingowe i spakować kupione produkty z wózka sklepowego wprost do samochodu.

Kolejna grupa pytań dotyczyła wpływu wymienionych inwestycji i działań rewitalizacyjnych na atrakcyjność miasta. Inwestycje wybrane do oceny związane były z rewitalizacją bielskiej starówki, modernizacją ciągów pieszych



Ryc. 1. Wpływ centrów handlowych, Śródmiejskiej Obwodnicy Zachodniej oraz Północno-Wschodniej Obwodnicy na życie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

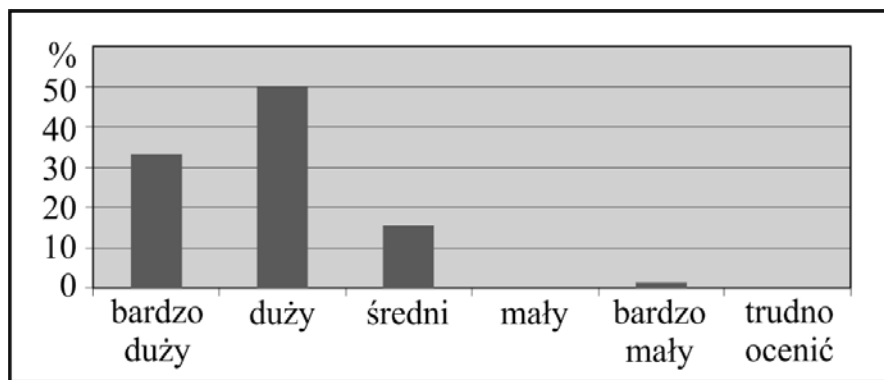


Ryc. 2. Wpływ rewitalizacji bielskiej starówki na atrakcyjność miasta według respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

Śródmieścia, obiektami małej architektury, stadionem Podbeskidzia Bielsko-Biała oraz nowo budowaną elektrociepłownią. Przedsięwzięcia te w znacznym stopniu zmieniły obraz architektoniczny miasta, a pytanie o ich wpływ na atrakcyjność miasta miało na celu zbadanie, czy postęp prac zmieniających strukturę miejską z oblicza przemysłowego i zdegradowanego na turystyczne, atrakcyjne i nowoczesne zyskało aprobatę wśród mieszkańców.

Analiza wyników badań kwestionariuszowych wykazała, że mimo ogromnych nakładów finansowych na projekt rewitalizacji bielskiej starówki tylko 53% respondentów uważa, że inwestycja ta ma duży i bardzo duży wpływ na podniesienie atrakcyjności miasta (ryc. 2), a 24% ankietowanych oceniło jej wpływ za średni. Negatywną ocenę wyraziło w sumie 16% ogółu przez zaznaczenie odpowiedzi „mały” i „bardzo mały”. Obojętny stosunek do tego projektu wykazało stosunkowo niewielu respondentów (7%).

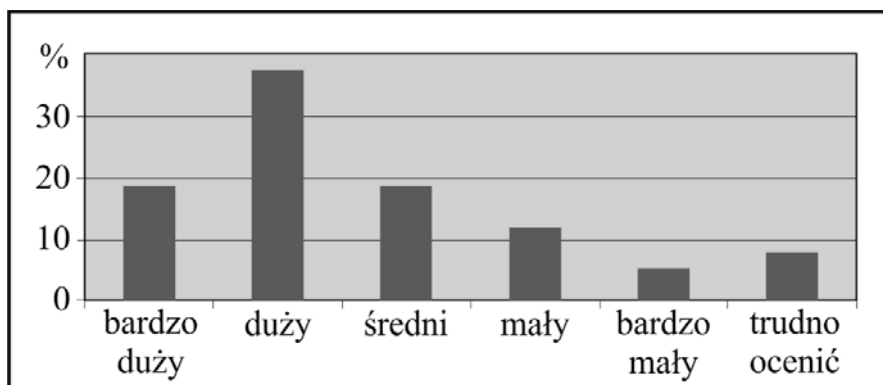


Ryc. 3. Wpływ modernizacji ciągów pieszych Śródmieścia na atrakcyjność miasta według respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

Znacznie bardziej doceniana jest modernizacja ciągów pieszych Śródmieścia. Aż 83% ankietowanych uważa, iż wpływ ten jest bardzo duży i duży (ryc. 3). Przyczyną tej różnicy jest przypuszczalnie lokalizacja tych inwestycji. Mieszkańcy miasta w mniejszym stopniu odwiedzają bielską starówkę i z całą pewnością nie wszyscy respondenci widzieli postęp prac na Starym Rynku. Z kolei rewitalizowany ciąg pieszy ulicy 11 Listopada jest jedną z najbardziej uczęszczanych ulic w mieście, więc zmiany na niej bardziej przykuwają uwagę przechodniów. Warto zwrócić uwagę, iż modernizacja ciągów pieszych Śródmieścia została oceniona wśród respondentów najlepiej. Bardzo mały jej wpływ na atrakcyjność miasta zaznaczyły tylko dwie osoby (1%). Z kolei żaden z ankietowanych nie wskazał odpowiedzi „mały wpływ” i „trudno ocenić”.

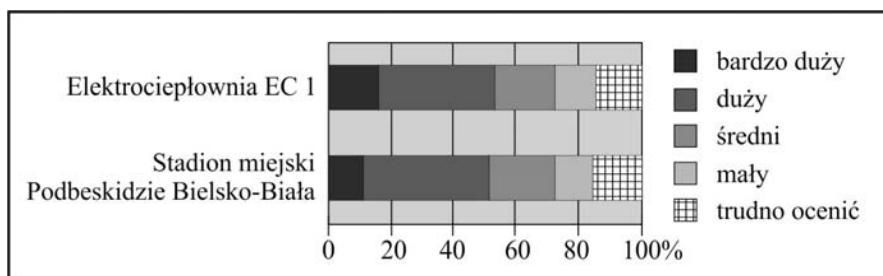
Rewitalizacja zawsze przynosi wiele korzyści. Odbyna się ona zawsze na różnych płaszczyznach. Do tych, które zaistniały w mieście, należą z całą pewnością: wytworzenie nowej jakościowej przestrzeni miejskiej, stymulowanie tzw. dyfuzji przestrzennej oraz wpływ na turystykę. Rewitalizacja pociąga za sobą rozwój całego miasta i zawsze pociąga za sobą wzrost jego konkurencyjności i potencjału gospodarczego (Rembeza 2010).



Ryc. 4. Wpływ nowych obiektów małej architektury na atrakcyjność miasta według respondentów (pomnik Reksia i Bolka i Lolka)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ankietowych.

W mieście pojawiły się również obiekty małej architektury. Ankietowanych pytano o dwa pomniki Reksia oraz Bolka i Lolka. Obiekty te również zostały docenione przez respondentów. Wpływ bardzo duży, duży i średni zaznaczyło aż 75% ankietowanych. Obojętny stosunek do tych inwestycji miało stosunkowo niewielu respondentów. Mały i bardzo mały wpływ wskazało 17% ogółu.



Ryc. 5. Wpływ elektrociepłowni i stadionu miejskiego na atrakcyjność miasta według respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

Zapytano mieszkańców Bielska-Białej również o inwestycje, które podczas badań kwestionariuszowych były w trakcie realizacji. Należały do nich stadion Podbeskidzia Bielsko-Biała oraz elektrociepłownia EC1. Generalnie opinie o nich kształtują się na podobnym poziomie (ryc. 5). W przypadku stadionu 51% ankietowanych zauważyło duży i bardzo duży wpływ stadionu na oblicze miasta, natomiast o elektrociepłowni wypowiedziało się na tak 53%

osób. Średni wpływ stadionu zaznaczyło 21% ankietowanych, natomiast elektrociepłowni 19%. Można stwierdzić, iż obiekty te były dość trudne do oceny dla 16% ogółu, ponieważ inwestycje te nie zostały zakończone, a ich wpływ na podniesienie atrakcyjności miasta w przyszłości nie został jeszcze poznany.

Tab. 1. Najważniejsze zdaniem respondentów inwestycje pod kątem ich niezbędności dla rozwoju miasta

Inwestycje	%
Północno-Wschodnia Obwodnica	88
Śródmiejska Obwodnica Zachodnia	77
Galeria Sfera I i II; CH Gemini Park; CH Sarni Stok	47
Elektrociepłownia	45
Rewitalizacja bielskiej starówki	20
Rewitalizacja Śródmieścia	19
Stadion Podbeskidzia Bielsko-Biała	19
Obiekty małej architektury	11

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

W kolejnym pytaniu respondenci wskazywali, które z wymienionych inwestycji były niezbędne dla rozwoju miasta. Ankietowani mieli do wyboru osiem odpowiedzi, wymienionych już we wcześniejszych pytaniach, i byli poproszeni o zaznaczenie maksymalnie trzech (odpowiedzi nie sumują się do 100%). Respondenci w tym pytaniu mieli również możliwość dopisania innej inwestycji, która ich zdaniem odegrała istotną rolę dla rozwoju Bielska-Białej. Pytanie zadane zostało, aby uszeregować inwestycje od najważniejszych do najmniej ważnych zdaniem mieszkańców (tab. 1).

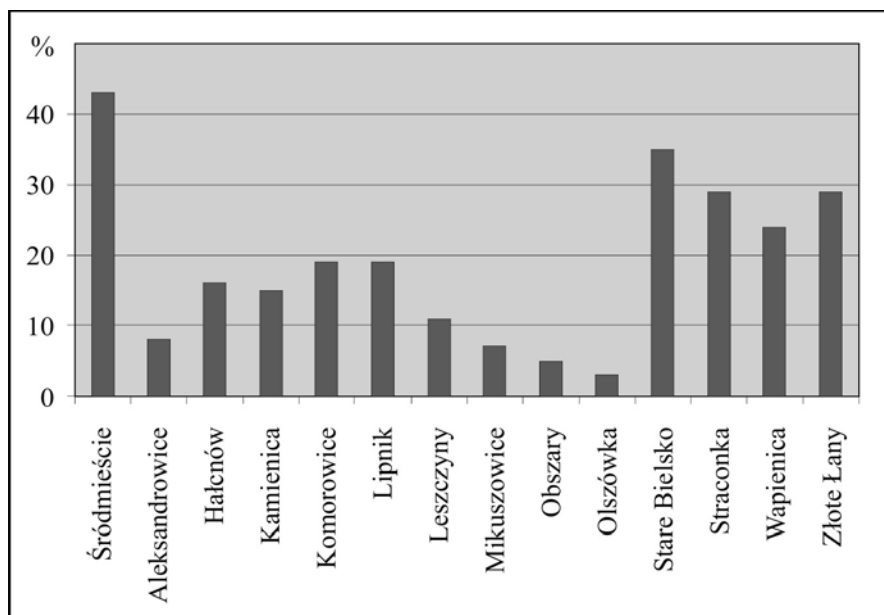
Najbardziej niezbędnymi inwestycjami na rzecz rozwoju miasta, według respondentów, są zdecydowanie inwestycje drogowe. Prawie każdy respondent (88%) uważał za istotne wybudowanie Północno-Wschodniej Obwodnicy miasta, a 77% wskazało Śródmiejską Obwodnicę Zachodnią. Zdecydowanie mniej istotne dla miasta, zdaniem mieszkańców, było wybudowanie centrów handlowych i elektrociepłowni. Co ciekawe, elektrociepłownia zyskała porównywalną liczbę głosów co galerie handlowe i znacznie przeważa nad działaniami rewitalizacyjnymi bielskiej starówki oraz budowanym stadionem. Inwestycja ta w pełni zyskała aprobatę respondentów. Jednak centra handlowe wybudowane przez prywatnych inwestorów także zaskar-

biły sobie przychylność mieszkańców. Można zatem stwierdzić, że brakowało w mieście obiektów należących do sektora handlowego, usługowego i rozrywkowego. Jak pokazuje niniejsze badanie, zapotrzebowanie na tego typu usługi w Bielsku-Białej było ogromne. Przypuszczalnie dlatego w ostatniej dekadzie (lata 2003–2013) na terenie miasta powstało wiele tego typu obiektów. Pod tym względem władze miasta nie wykazały inicjatywy, a lukę na rynku wykorzystały spółki prywatne i to głównie one czerpią z nich największe profity.

W obecnych czasach wiele się mówi o prawach prywatnych właścicieli nieruchomości. Sektor publiczny powinien nakładać restrykcje, aby prywatni deweloperzy nie budowali tego, co chcą, ale to, co będzie służyć społeczeństwu oraz estetyce miejsca. Istotne staje się pytanie: do jakiego stopnia osoby odpowiedzialne i podejmujące decyzje w sektorze publicznym, powinny interweniować w procesie ochrony wartości i miejsca? oraz: do jakiego stopnia sektor publiczny może wspierać, przez legislację i dotacje, inwestycje prywatne przynoszące korzyści społeczności lokalnej?. Obecnie jednak często się zdarza, że sektor publiczny, w dążeniu do rozwoju miast, polega na inwestycjach prywatnych. Polityka tych miast nastawiona jest proinwestycyjnie. Oba te sektory rozpoczynają współpracę i angażują się wspólnie w wielu projektach nastawionych na rozwój urbanistyczny. Przyczyną tego działania są niewystarczające środki zasilania wewnętrznego budżetu miasta, niepozwalające na kosztowne i innowacyjne rozwiązania handlowe. A podejście polityki wolnej ręki, tzw. *laissez-faire*, odnośnie do rozwoju urbanistycznego zawsze będzie kojarzone z globalizacją oraz kosztownymi procesami zmian (Zuzańska-Żyśko 2014). Jednak procesy przemiany były, są i będą niekiedy bolesnym doświadczeniem (Lang 2005).

Ocena działań władz w aspekcie zarządzania miastem

Kolejną kwestią poruszaną w kwestionariuszu było zarządzanie miastem. Respondenci oceniali działania władz samorządowych prowadzonych w kierunku podniesienia atrakcyjności Bielska-Białej w latach 2003–2013. Jedynie 13% z nich oceniło działania władz bardzo dobrze, 67% dobrze, a 20% odpowiedziało, iż trudno im te działania ocenić. Optymistyczny dla włodarzy miasta jest fakt, iż żaden z pytanym nie ocenił ich działania jako złe i bardzo złe.



Ryc. 6. Dzielnice miasta wymagające większego zainwestowania zdaniem respondentów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

Kolejne pytanie wymagało od respondenta znajomości miasta (ryc. 6). Na podstawie udzielonych odpowiedzi stwierdzono, iż pytanie to sprawiło kłopot wielu ankietowanym. „Które zdaniem Pana(i) dzielnice miasta wymagają większego zainwestowania?”. Zdarzało się często, iż mimo wskazania przez respondentów dzielnic nie potrafili oni uzasadnić swojego wyboru. Respondenci mogli podać trzy dzielnice, przez co wartości nie sumują się do 100%. Mimo wielu zrealizowanych inwestycji nadal to właśnie Śródmieście i Stare Bielsko zdaniem ankietowanych wymagają działań rewitalizacyjnych i modernizacyjnych. Również w najludniejszej dzielnicy miasta – Złote Łany (Czekaj *et al.* 2010) – respondenci widzą potrzebę zmian. Jak twierdzą osoby tam zamieszkujące, najbardziej potrzebnymi zmianami są działania usprawniające ruch kołowy i pieszy (tab. 2). Zwrócono uwagę na niewydolny układ komunikacyjny, niedostateczną liczbę miejsc parkingowych oraz źle oświetlone przejścia dla pieszych. Ponadto przez osiedle nie prowadzi żadna z tras rowerowych, miejsc zabaw dla dzieci jest niewiele, nie ma również terenów sportu i rekreacji.

Proponowane zmiany w zagospodarowaniu poszczególnych dzielnic

Na podstawie odpowiedzi respondentów zestawiono najczęściej pojawiające się propozycje nowych inwestycji w poszczególnych dzielnicach. Tego typu propozycje są ważne, ponieważ wychodzą od samych mieszkańców, którzy na co dzień zmagają się z niedogodnościami występującymi w bezpośrednim ich sąsiedztwie, a nie zawsze są zauważane z perspektywy zarządzających danym miastem.

W Bielsku-Białej występują rozległe tereny mogące służyć wypoczynkowi, które są jednak niezagospodarowane. Ten fakt zauważyli respondenci domagający się w dzielnicy Straconka oraz Wapienica terenów przeznaczonych do sportu i rekreacji, wypoczynku, miejsc zabaw dla dzieci i ścieżek rowerowych oraz pieszo-rowerowych (tab. 2). W dzielnicy Straconka, sąsiadującej z najludniejszą dzielnicą Złote Łany, rozpoczyna się wiele szlaków turystycznych prowadzących w pobliskie tereny górskie. Przez jej obszar przebiega również niewielki potok z dosyć zaniedbanymi bulwarami. Z kolei w dzielnicy Wapienica występuje podobna sytuacja. Znajduje się tam rezerwat i zbiornik retencyjny odwiedzany przez mieszkańców miasta w ciepłe dni, mimo tego przez ostatnie lata niewiele się na tych terenach zmieniło, a potrzeby według respondentów są ogromne. Najczęściej wskazywali inwestycje i działania związane z rozbudową infrastruktury turystycznej, która mogłaby się przyczynić do rozwoju powyższych dzielnic. Chodzi tu głównie o budowę ścieżek rowerowych, których w mieście bardzo brakuje.

Tab. 2. Proponowane zagospodarowanie poszczególnych dzielnic według respondentów

Dzielnica miasta	Proponowane inwestycje
Śródmieście	<ul style="list-style-type: none">– odrestaurowanie budynków i chodników, poprawa jakości przestrzeni i wyglądu urbanistycznego– zadbanie o tereny zieleni urządzonej, rewitalizacja parku przy Urzędzie Miejskim, dodanie zieleni– renowacja dróg głównych i dojazdowych– budowa ścieżek rowerowych– modernizacja koryta rzeki Białki– budowa parkingów
Aleksandrowice	<ul style="list-style-type: none">– renowacja dróg– budowa ścieżek rowerowych

Hałcnów	<ul style="list-style-type: none"> – budowa hali sportowej, terenów sportu i rekreacji – urządzenie parku, miejsc do wypoczynku na świeżym powietrzu – stworzenie nowych miejsc pracy
Kamienica	<ul style="list-style-type: none"> – remont dróg – rozwój (budowa) placówek handlowych i kulturalnych
Komorowice	<ul style="list-style-type: none"> – budowa ścieżek rowerowych – poszerzenie i wyasfaltowanie dróg dojazdowych do głównych ulic – budowa terenów sportu i rekreacji, hali sportowej, – rewitalizacja parku – stworzenie nowych miejsc pracy – budowa parkingów – modernizacja chodników i jezdni
Lipnik	<ul style="list-style-type: none"> – utworzenie bezpiecznych miejsc do spędzania wolnego czasu – urządzenie obszarów zielonych – modernizacja chodników i ulic – budowa placówek handlowych
Leszczyny	<ul style="list-style-type: none"> – zadbanie o obszary zieleni miejskiej – rozbudowa ścieżek rowerowych, parkingów
Mikuszowice	<ul style="list-style-type: none"> – rewitalizacja obszarów zielonych – renowacja chodników – stworzenie miejsc postojowych – urządzenie terenów sportu i rekreacji
Obszary	<ul style="list-style-type: none"> – rewitalizacja parku – modernizacja chodników, jezdni i parkingów – rozbudowa infrastruktury turystycznej, handlowej – budowa systemu kanalizacyjnego
Olszówka	<ul style="list-style-type: none"> – rozbudowa infrastruktury turystycznej
Stare Bielsko	<ul style="list-style-type: none"> – modernizacja budynków i chodników – dodanie zieleni – budowa ścieżek rowerowych – poszerzenie dróg dojazdowych, modernizacja

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych kwestionariuszowych.

Baza turystyczna, wypoczynkowa i rekreacyjna w Bielsku-Białej jest uboga, a w ostatnich latach w tym zakresie niewiele się zmieniło. Najbardziej aktualne problemy według respondentów to niedostateczna liczba ciągów rowerowych w obszarach zurbanizowanej części miasta oraz niewystarczająca liczba i wielkość wydzielonych ciągów dla ruchu pieszego w centrum i w okolicach terenów rekreacyjnych (tab. 2). Mieszkańcy zwracają także

uwagę na niedogodności związane z ruchem kołowym. Brakuje wykształconego układu ulic o charakterze międzydzielnicowym oraz wzrastająca uciążliwość ruchu tranzytowego przebiegającego przez centrum miasta (obecnie problem znacznie się zmniejszył w związku z oddaniem do użytku dwóch nowych obwodnic). Ponadto dużą niedogodnością jest niewydolny system komunikacyjny w obrębie centrum miasta, w którym użytkownicy centrum przyjeżdżający z dzielnic peryferyjnych nie mają zapewnionych prawidłowych standardów w zakresie przemieszczania się i parkowania. Natomiast korzystający z komunikacji zbiorowej zwracają uwagę na brak wydzielonych pasów ruchu dla przewoźników masowych (autobusów/busów).

Bielskie ulice są wąskie, a system dróg jest niewystarczający. Układ ulic o charakterze międzydzielnicowym stwarza dużo utrudnień, do których należą m.in. niewystarczająca liczba miejsc parkingowych oraz nakładający się system dróg międzydzielnicowych z drogami wylotowymi z miasta. Drogi dzielnicowe w Bielsku-Białej tworzą przedłużenia dróg wojewódzkich i krajowych, a to stwarza poważne problemy komunikacyjne na obszarze całego miasta. Głównym problemem w związku z tym jest zakorkowanie centrum miasta, co powoduje wydłużenie czasu podróży. Na miejskich drogach dzielnicowych brakuje sygnalizacji świetlnych, często więc dochodzi do wymuszeń pierwszeństwa, a co za tym idzie – do stwarzania niebezpiecznych sytuacji na drodze. Działania władz miejskich w ostatnich latach obejmują wprowadzanie nowych rozwiązań oraz przebudowę newralgicznych miejsc, np. rond, mostów oraz budowę obwodnic.

Sposobem na ograniczenie ruchu samochodów osobowych, zwłaszcza w centrum Bielska-Białej, jest takie zaplanowanie rozwoju transportu publicznego, aby mieszkańcy miasta chętniej rezygnowali z poruszania się samochodem po centrum. Alternatywą dla indywidualnego transportu samochodowego może być korzystanie z rowerów. Na przeszkodzie ku temu stoi jednak brak systemu ścieżek rowerowych, który łączyłby poszczególne osiedla i centrum Bielska-Białej. Aktualnie w obrębie granic miasta wyznaczonych jest w sumie ok. 25,1 km dróg rowerowych oraz dróg rowerowo-piesznych. Większość z odcinków, bo ok. 18 km, stanowią drogi rowerowe z wydzielonym pasem tylko dla rowerów, pozostałe ok. 7 km stanowią drogi rowerowo-pieszne (*Zintegrowany plan rozwoju...* 2005). System ścieżek jest jednak źle oznakowany, podzielony na wiele odcinków niełączyących się ze sobą i posiadający wiele różnych nawierzchni (kostka brukowa, asfalt, beton). Rower powinien stać się modną formą komunikacji w mieście, dlatego władze chcą w przyszłości usprawnić infrastrukturę rowerową. W celu zapewnienia każdemu chętnemu do korzystania z roweru konieczna jest budowa sieci wydzielonych dróg rowerowych, poprzedzona rozeznaniem rzeczywistych potrzeb i możliwości lokalizacji tych tras.

Podsumowanie

Bielsko-Biała w ostatniej dekadzie uległo bardzo dużym przekształceniom. Zmiany odbywają się w zakresie przestrzennym, gospodarczym i społecznym w sposób kontrolowany i zaplanowany. Można dostrzec, iż działania realizowane były pod kątem funkcjonalności oraz aby podnieść jakość przestrzeni publicznej. Nie zawsze jednak ta użyteczność i różnorodność przestrzeni wpłynęła pozytywnie na otaczającą ją tkankę miejską. Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym w zakresie przestrzeni w mieście Bielsko-Biała były niezbędne. Obecnie miasto, jako siedziba władz powiatu bielskiego, stanowi ważny w skali kraju węzeł drogowy. Głównym celem budowy nowych dróg jest zapewnienie mieszkańcom i inwestorom infrastruktury transportowej, która 10 lat temu była niewystarczająca i nie mogła sprostać swojej funkcji. Układ drogowy w mieście był uciążliwy i dysfunkcyjny. Obecnie miasto jest bardzo dobrze skomunikowane z otaczającymi go miejscowościami, ale drogi międzydzielnicowe nadal sprawiają utrudnienia.

Respondenci mieli możliwość wskazania, jakich inwestycji oczekują w najbliższych latach. Większość z nich negatywnie oceniła stan dróg dzielnicowych, sprawiających spore problemy w poruszaniu się pomiędzy miastem a osiedlami. Uczestnicy badania w większości stwierdzili, że zmiany w mieście zmierzają we właściwym kierunku, a władze samorządowe wywiązują się ze swoich obowiązków w sposób zadowalający społeczność lokalną. Modernizacja przestrzeni funkcjonalnej pociąga za sobą również rozwój zaplecza turystycznego. Turystyka natomiast związana jest z rozwojem infrastruktury handlowo-usługowej. Respondenci określili swoją sytuację materialną na względnie wysokim poziomie. Prawie połowa z nich twierdzi, że ich dochody są wystarczające. To sprawia, że duże obiekty handlowe mają możliwość szybkiego rozwoju. W mieście pojawiło się w ostatniej dekadzie wiele obiektów wielkopowierzchniowych. Mimo iż wybudowane w ostatnich latach, każda z galerii została już rozbudowana. Ponad połowa respondentów wysoko oceniła ich wpływ na swoje życie.

Dzięki przeprowadzonym wywiadam ankietowym można stwierdzić, iż inwestycje przeprowadzone na początku XXI w. pozytywnie wpłynęły na rozwój miasta oraz są dobrze oceniane przez respondentów. Uważają oni, iż zmiany w zagospodarowaniu wpłynęły w bardzo dużym stopniu na poprawę warunków ich życia.

Summary

This report presents the results of survey interviews conducted among residents of Bielsko-Biala. In the study, respondents participated diverse in terms of gender, age, marital status, level of education and living conditions. On the basis of the questionnaire examines

the impact of changes in the spatial development of the city on the quality of life of its inhabitants. It was also examined whether the development of the town by the residents moving in the right direction, whether the projects undertaken in the years 2003–2013 resulted in their daily lives, and to what extent the resulting investment and revitalization activities raised the attractiveness of the city. Also analyzed the level of citizen satisfaction with local policies pursued by local authorities. It has been shown that the best road investments are evaluated and the resulting new shopping centers in the city center. It also presents a further investment which, according to their population should be made in individual districts.

keywords: Bielsko-Biala, revitalization, quality of life, spatial planning

Literatura:

- Allmendinger P. (2001), *Planning in Postmodern Times*, London–New York: Routledge.
- Borowiec M., Dorocki S. (2014), *Rozwój Krynicy-Zdroju jako wynik działań przedsiębiorczych władz samorządowych*, „Przedsiębiorczość – Edukacja”, 10, s. 267–284.
- Bryndal T., Cabaj W., Gębica P., Krocak R., Suligowski R. (2010), *Gwałtowne wezbrania spowodowane nawałnymi opadami deszczu w zlewni potoku Wątok (Pogórze Ciężkowickie)*, [w:] T. Ciupa, R. Suligowski (red.), *Woda w badaniach geograficznych*, Kielce: Instytut Geografii UJK, 307–319.
- Bywalec C., Rudnicki L. (1999), *Podstawy ekonomiki konsumpcji*, Kraków: Akademia Ekonomiczna.
- Czekaj K., Zawartka-Czekaj M., Bartoszek A., Hajduga A., Stadler K., Wojtusiak A. (2012), *Bielsko-Biała w perspektywie badania problemów społecznych*, [w:] K. Czekaj (red.), *Bielsko-Biała. Zjawiska i problemy społeczne 2010: fakty i opinie*, Bielsko-Biała–Katowice: Agencja Artystyczna PARA, 33–77.
- Dorocki S. (2008), *Zmiany struktury osadniczej Francji*, [w:] J. Słodczyk, M. Śmigiel-ska (red.), *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacyjnych. Miasta w okresie przemian*, Opole: Uniwersytet Opolski, 161–172.
- Duś E., Zuzańska-Żyśko E. (2013), *Tendencje zmian w strukturze handlu detalicznego w Sosnowcu*, „Acta Geographica Silesiana”, 13, 5–16.
- Kłosowski F., Pytel S., Runge A., Sitek S., Zuzańska-Żyśko E. (2013), *Rynek pracy w podregionie bielskim*, Sosnowiec: Wydział Nauk o Ziemi UŚ.
- Krause K. (2010), *Przestrzeń publiczna jako przestrzeń handlu*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Gdańsk: Urbanista, 100–106.
- Lang J. (2005), *Urban Design. A Typology of Procedures and Products*, Sydney: Elsevier.
- Lorens P. (2010), *Główne typy i rodzaje współczesnych przestrzeni publicznych*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Gdańsk: Urbanista, 62–72.
- Nowotnik D. (2011), *Migracje zagraniczne w krajach Unii Europejskiej w warunkach kryzysu gospodarczego*, „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, 18, 59–70.
- Płaziak M. (2004a), *The Spatial Distribution of Living Standards in the Małopolskie Voivodship*, „Prace Geograficzne”, 114, 107–116.

- Płaziak M. (2004b), *Poziom życia ludności miast województwa małopolskiego, ze szczególnym uwzględnieniem miast małych i najmniejszych*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Zróżnicowanie warunków życia ludności w mieście, XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź: UŁ, 121–129.
- Raźniak P., Winiarczyk-Raźniak A. (2014), *Influence of the Societal Security Level on Population Migrations in Poland*, „Procedia – Social and Behavioral Sciences”, 120, 2–12.
- Raźniak P. (2012), *Wpływ poziomu bezpieczeństwa społecznego na migracje ludności w Polsce*, „Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka”, 6(4), 41–52.
- Rembeza M. (2010), *Kształtowanie przestrzeni publicznych przy wykorzystaniu funduszy europejskich*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Gdańsk: Urbanista, 226–238.
- Ruczyński R. (2010), *Tradycyjna urbanistyka a współczesne realizacje przestrzeni publicznych*, [w:] P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek (red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Gdańsk: Urbanista, 148–158.
- Sitek S., Zusańska-Żyśko E. (2011), *Rola handlu targowiskowego w rozwoju miast*, [w:] M. Soja, A. Zborowski (red.), *Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej*, Kraków: IGI GP UJ, 271–281.
- Trzebiatowski J. (2011), *Jakość życia w perspektywie nauk społecznych i medycznych – systematyzacja ujęć definicyjnych*, „Hygeia Public Health”, 46(1), 25–31.
- Winiarczyk-Raźniak A. (2004), *The Urban Quality of Life Assessment Along The Section: Cracow City Centre – Town of Skała*, „Prace Geograficzne”, 114, 131–140.
- Winiarczyk-Raźniak A. (2008), *Wybrane usługi a jakość życia mieszkańców w regionie miejskim Krakowa*, Kraków: Wydawnictwo Naukowe AP.
- Winiarczyk-Raźniak A., Raźniak, P. (2011), *Regional Differences in the Standard of Living in Poland (based on selected indices)*, „Procedia – Social and Behavioral Sciences”, 19, 31–36.
- Zborowski A., (2005), *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, Kraków: IGI GP UJ.
- Zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Bielsku-Białej*, (2005), Bielsko-Biała: Urząd Miasta Bielsko-Biała.
- Zusańska-Żyśko E. (2010), *Targowisko miejskie w Będzinie. Historia i współczesność*, Sosnowiec: Wydział Nauk o Ziemi UŚ
- Zusańska-Żyśko E. (2014), *The Real Estate Market in the Upper-Silesian Metropolitan Area*, „Procedia – Social and Behavioral Sciences”, 120, 374–385.